Należność pocztowa opłacona ryczałtem.

Rok VIII. Warszawa, 15 stycznia 1927 r. Nr. 2

MASZYNISTA

ORGAN ZAWODOWEGO ZWIĄZKU MASZYNISTÓW KOLEJOWYCH

PISMO ZAWODOWE
POŚWIĘCONE
SPRAWOM MASZYNISTÓW
i KOLEJNICTWU

Wychodzi 1-go i 15-go każdego miesiąca.
Cena numeru 25 gr. Członkowie związku otrzymują pismo bezpłatnie.
Rękopisów redakcja nie zwraca
Anonimów nie uwzględnia się.
Ceny ogłoszeń wedle umowy.



REDAKCJA
i ADMINISTRACJA:
Warszawa, Chmielna 9 m. 9
Telefon Nr. 195-28.
Konto czekowe P.K.O. Nr. 3585.

Własne sprawy we własne bierzmy ręce!

ZABAWA W PIŁKĘ.

Uchwały Komisji budżetowej. — „W miarę wzrostu wpływów". — Zmiana ustawy uposażeniowej.

Komisja budżetowa Sejmu przyjęła na posiedzeniu dnia 12 stycznia b. r. w trzeciem czytaniu projekt ustawy skarbowej i preliminarz budżetu na rok gosp. 1927/8.

Preliminarz ten nie zawiera pozycyj przeznaczonych na dalszą poprawę bytu pracowników państwowych i ogranicza się w tym względzie do utrzymania 10 procentowego dodatku przyznanego w listopadzie roku ubiegłego.

Wszystkie zatem nasze starania były bezskuteczne. Daremne zwracaliśmy się o pomoc do klubów i stronnictw sejmowych. Życzliwe słowa i uroczyste zapewnienia, które słyszeliśmy z ust przywódców klubowych, okazały się jedynie obiecankami bez treści i znaczenia. Sejm nie uczynił niczego konkretnego dla poprawy naszego bytu.

Że jednak ważnej tej sprawy całkowicie zbagatelizować nie mógł, przeto postarał się o to, aby tanim kosztem, z honorem, a bez kłopotów, wybrnąć z trudnej sytuacji. Uchwalił tedy rezolucję następującej treści:

„Sejm wzywa Rząd... aby w miarę wzrostu wpływów ponad preliminowane w budżecie kwoty, przystąpił do odpowiadającego wzrostowi kosztów utrzymania, dalszego podwyższenia uposażeń służbowych drogą zmiany ustawy uposażeniowej.

aby a) przy zapowiedzanej zmianie ustawy o uposażeniu pracowników państwowych, wziął pod uwagę przedewszystkiem tych pracowników, którzy specjalnie są narażeni na niebezpieczeństwo utraty życia i zdrowia, jak to: pracowników polskich kolei państwowych, poczt i telegrafów, policji państwowej, wystawionych na działania atmosferyczne, przyznając im wyższy stopień uposażenia.

b) w roku budżetowym 1927—8 dążył do wydatnego poprawienia bytu wszystkich pracowników, przez podniesienie płacy, względnie potanienie artykułów pierwszej potrzeby, a przedewszystkiem środków żywności".

Tak brzmi zalecenie Sejmu dla Rządu w kwestji naszych poborów. Zapytać należy, czy posiada ono jaką wartość realną? Niestety, zalecenie to w formie rezolucji jest prawie zupełnie bezwartościowe. Co to jest rezolucja Sejmowa? Pobożne i skromnie wyrażone życzenie Sejmu, które Rząd wypełni, gdy zechce, ale które na Rząd nie nakłada żadnych zobowiązań ścisłych i stanowczych. Rezolucja, to nie ustawa, rezolucja to jedyne uchwała, pozbawiona właściwego ustawie przymusu i wiążącej mocy. W aktach Sejmu zanotowanych jest może tysiąc rezolucji, które w praktycznem życiu pozostały tylko rezolucjami i niczem więcej.

Przypuśćmy jednak, że Rząd wyjątkowo w tym wypadku, zechce rezolucje Sejmowe potraktować serjo i zechce je wykonać. Przypuśćmy, iż Rząd zastanowi się nad treścią tych rezolucyj, że zbada ich tekst, że będzie się czuł związany ich brzmieniem.

Stanie wówczas przed dziwolągiem dziwnie beztreściwym, nieprawdopodobnie chaotycznym i pozbawionym skutkiem tego wszelkiego praktycznego znaczenia. Cóż bowiem czytamy w rezolucji?

Najpierw to, iż poprawa naszego bytu nastąpić może jedynie **„w miarę wzrostu wpływów ponad preliminowane w budżecie kwoty"**. Wiadomo, iż Rząd w preliminowaniu budżetu przewidywał pewną nadwyżkę wpływów i że część tej nadwyżki zamierzał użyć na poprawę bytu pracowników państwowych. Wiadomo również iż Sejm uznał ewentualne i warunkowe kredyty za niewskazane, skreślił art. 4 projektu ustawy skarbowej, a nadzwyczajne, ewentualne wpływy i wydatki przeniósł do budżetu zwyczajnego, który skutkiem tego został wydatnie podwyższony. Sejm zerwał zatem z zasadą przewidywania niepewnych dochodów i dał rządowi lekcję prawidłowego budżetowania.

Cóż znaczy tedy owa rezolucja? Dlaczego Sejm właśnie w sprawie uposażenia powraca do metody, którą sam wytknął Rządowi? A wreszcie, czy obecnie po podwyższeniu wpływów do 1.981.813.518 zł., a więc do niespełna 2 miljardów, jest rzeczą realną przypuszczać, iż uda się jeszcze otrzymać coś ponad tę kwotę?

Najprawdopodobniej nie i dlatego uchwała Sejmu jest niestety tylko czczą dekoracją, jest wyzbyciem się tanim kosztem, a raczej bez kosztów wielkiego kłopotu, jest frazesem, a nie wyrazem rzeczywistej troski o nasz dobrobyt. Niedawno temu, p. wicepremjer Bartel ujął to zagadnienie o wiele słuszniej i sumienniej, choć nie obiecał nam nic. Powiedział mianowicie na konferencji gospodarczej: „bez odpowiedniego zwiększenia dochodów, podwyżka płac jest niemożliwa. Na pokrycie wydatków, związanych z poprawą bytu pracowników państwowych, muszą być wynalezione i uchwalone nowe źródła dochodowe". Sejm tego nie uczynił, nie podwyższył podatków, nie pociągnął społeczeństwa do wydajniejszych świadczeń, a sprawę naszą zbył obietnicą, której nierealność jest więcej niż prawdopodobna.

W dalszej treści rezolucji sejmowej czytamy rzecz na pierwszy rzut oka fascynującą: Oto Sejm wzywa Rząd aby udzielił pracownikom państwowym podwyżki uposażeń, odpowiadającej wzrostowi kosztów utrzymania. Słuszne to założenie stoi jednak w sprzeczności z pierwszem zdaniem rezolucji. Albo w miarę wzrostu drożyzny, albo w miarę uzyskiwa-

nych nadzwyczajnych i niepewnych wpływów! Na cóż się przyda to piękne zalecenie, jeśli owe nadzwyczajne wpływy nie wystarczą na podniesienie poborów stosownie do wzrostu kosztów utrzymania? Rezolucja ta zatem jest enuncjacją bez wartości jest powtarzamy frazesem, pustym frazesem, obliczonym na naiwność i głupotę pracowników, którym stronnictwa zapewne zechcą wmawiać, iż czyniły dla nich wszystko, co leżało w ich mocy.

A wreszcie ukoronowanie całego dzieła, sposób, który Sejm uważa za właściwy do zrealizowania naszej poprawy bytu. Magicznym tym sposobem ma być mianowicie zmiana ustawy uposażeniowej. A więc tajemnica została odsłonięta, trudności pokonane, problemat rozwiązany! Istnieje pewny i skuteczny sposób poprawienia naszego bytu. A sposób ten polega nie na podwyższeniu podatków, nie na ściągnięciu zaległych danin, nie na usunięciu z budżetu nadmiernych wydatków na wojsko, nie na podwyższeniu deficytowych taryf ale — na zmianie ustawy uposażeniowej.

Trudno, zaiste o boleśniejsze drwiny z tak poważnej sprawy. Sejm wzywa Rząd aby nam poprawił byt jeśli znajdzie nadwyżki ponad preliminowane w budżecie wpływy. Sejm nie daje jednak Rządowi uprawnień do podwyższenia podatków, a owe nadwyżki mają spaść z nieba, z jakichś nieznanych i nieprawdopodobnych konjunktur. W rezultacie sumy preliminowane w budżecie, bo o nich tylko realnie mówić można, wystarczają zaledwie na pokrycie naszych głodowych poborów plus owe 10 procent. Aby nam jednak zapewnić pobory odpowiadające wzrostowi drożyzny, wystarczy zdaniem Sejmu zmienić ustawę uposażeniową. Cóż to pomoże? Czy w ten sposób zdobędzie się choć jeden grosz na poprawę bytu, czy to da jakieś dochody?

Odpowiedź nie trudna i Sejm napewno zdawał sobie sprawę z tego, że to jest frazes i tylko frazes. A jednak — tym tylko frazesem załatwić chciał nasze postulaty.

A przecież wiadomem mu było, iż głównem naszem żądaniem w chwili obecnej jest nie zmiana istniejącej ustawy, lecz przywrócenie jej takiego brzmienia jakie posiadała przed 22 grudnia 1925 r. Na poprawę ustawy nie czas w chwili obecnej. Nie czas na zabawę w nowe projekty, narady i t. d. Czas natomiast najwyższy aby znieść skandaliczną ustawę sanacyjną i wprowadzić ruchomą mnożną. Tylko taka uchwała Sejmu, tylko taka ustawa może mieć dla nas wartość realną. Tylko w takim wypadku deklamacja o podwyższeniu poborów stosownie do wzrostu kosztów utrzymania przestanie być pustym frazesem. Tego od Sejmu żądaliśmy, tego oczekiwaliśmy. Domagamy się nie słów, nie mętnych i bałamutnych rezolucyj, ale czynów, ale zniesienia ustawy sanacyjnej z dnia 22 grudnia 1925 r. i przywrócenia ruchomej mnożnej.

Sejm określił również swoje stanowisko wobec treści przyszłej ustawy uposażeniowej. Uznał mianowicie iż kolejarze, pocztowcy i policjanci winni mieć wyższe stopnie służbowe, a zatem wyższe uposażenie. Motywem do przyznania tych wyższych stopni ma być (i słusznie) charakter ich służby, narażenie na utratę życia i zdrowia i „wystawienie na działania atmosferyczne". Nad pewną, mimowolną zapewne, groteskowością tych motywów zastanawiać się nie chcemy. Chcemy natomiast podkreślić, iż z treści rezolucji wynika, że Sejm wyobraża sobie przyszłą ustawę uposażeniową w tej formie mniej więcej jak obecna, to jest obejmującą wszystkich bez wyjątku pracowników państwowych. Przypomnieć musimy zatem, że istnieje już akt ustawodawczy a mianowicie Rozp. Prez. Rzplitej o organizacji przedsiębiorstwa P. K. P., które postanawia co innego, a mianowicie, iż kolejarze mają mieć osobne przepisy uposażeniowe, ustalone przez Rozp. Rady Ministrów.

W stosunku do reszty pracowników państwowych Sejm okazał się mniej łaskawy i „wzywa" znowu Rząd aby poprawił im byt, dając mu do rozwiązania nieśmiertelny a klasyczny dylemat: albo podniesienie płacy albo potanienie środków żywności. Nieszczęście polega na tem, że Sejm nie powiedział jak walczyć z drożyzną ani skąd wziąć na podwyższenie poborów?

Zostaliśmy tedy na lodzie. Zabawiono się nami w piłkę, którą odrzuca Rząd Sejmowi i Sejm Rządowi na przemian. P. Bartel stwierdziwszy, iż „z wielkim trudem" znalazł pokrycie na 10 procentową podwyżkę rozłożył ręce i umył je sposobem zaleconym w nowym testamencie, skonstatował iż Sejm nie dał mu pełnomocnictw do podwyższania wpływów podatkowych i odesłał nas z żalami i pretensjami do Sejmu. Sejm piłkę złapał niechętnie, potrzymał ją czas jakiś i... odrzucił ją z powrotem rządowi, wkładając mu na barki ciężar troski nad rozwiązaniem tego problematu, który wobec braku kredytów i pokrycia stał się rzeczywiście kwadraturą koła.

Tymczasem cyfry stwierdzają, iż trud p. Bartla nie był znowu tak wielki skoro nadwyżka dochodów nad wydatkami w r. 1926 **wyniosła około 90.000.000 złotych,** skoro pokazuje się że koleje zamykają rok 1926 z bardzo poważnemi nadwyżkami. Okazuje się również, że Sejm jeśli rzetelnie i uczciwie chce to może uczynić wiele dla poprawy bytu pracowników. **Ostatnio zniesiono mianowicie te artykuły ustawy [illegible]nej, które redukowały pobory uboczne nauczycieli i zapewniono w ten sposób tej kategorji pracowników poważną poprawę bytu.**

Dla reszty niema uznania, niema dobrych chęci—nakarmiono nas znowu frazesem, znowu rzucono nam puste i czcze słowa obietnic, zabawiono się nami po raz już chyba tysięczny.

Związki pracownicze, postawione wobec tych wymownych faktów, będą musiały znaleść środki i sposoby aby skończyć wreszcie z tem ustawicznem żonglowaniem poważnymi sprawami. W dniach najbliższych, zapadną decyzje, a będą to prawdopodobnie decyzje poważne i w skutkach doniosłe. Może pod ich wpływem Sejm w drugiem czytaniu budżetu zechce poważniej niż dotąd spojrzeć groźnym faktom w oczy.

W OCZEKIWANIU.

W listopadzie 1926 r. minęło ośm lat od chwili powstania kolejnictwa polskiego. Od ośmiu lat kolejarz polski pracuje dla swojego Państwa i dla swojego kraju.

Lata te, to okres stopniowego rozwoju aparatu kolejowego, to niewątpliwie lata twórczej pracy, która w czasach ostatnich przynosić zaczyna piękne owoce w postaci usprawnienia ruchu, wydoskonalenia administracji i, co najważniejsze w postaci zysków, które przedsiębiorstwo kolejowe zaczyna przynosić. Minęlibyśmy się z prawdą i przeczylibyśmy rzeczywistości, gdybyśmy nie chcieli uznać, że kolejnictwo poczyniło w w tym okresie postępy widoczne, a w niektórych względach wprost świetne, a nawet rekordowe.

Istnieje jednak dziedzina jedna, dziedzina ważna, może najważniejsza, choć dotąd niedoceniana, w której kolejnictwo nie zdążyło postąpić ani o krok jeden naprzód, dziedzina, w której nietylko nie można dopatrzeć się rozwoju, lecz przeciwnie, skonstatować należy cofnięcie się wstecz, nawet od stanu rzeczy, który pozostawili zaborcy.

Dziedziną tą są prawa, obowiązki i stosunki służbowe pracowników kolejowych.

Kto miał dość czasu i cierpliwości, aby przyjrzeć się zbliska stosunkom służbowym w kolejnictwie — ten stanąć musi zdziwiony i oszołomiony przeraźliwym chaosem, bezdennym bagnem, wytworzonem przez splot najrozmaitszych przepisów, różnej prowenjencji, spiętrzonych bezładnie w olbrzymi stos nakształt apoka-

liptycznej bestji o siedmiu głowach. Kogo zaś przeciwnie losy zmusiły, aby — z tych czy owych względów—dotknąć się zagadnień codziennego życia tymi przepisami „uregulowanych“, ten napewno cierpi na zawroty głowy i kandyduje do Tworek czy Kulparkowa...

Nadaremnie walczą od lat ośmiu zawodowe związki pracowników kolejowych, o naprawę tego, naprawdę nigdzie nie spotykanego stanu rzeczy. Napróżno wypisano już w tych sprawach całe góry papieru i całe morze atramentu. Tysiączne memorjały, pisma, interwencje, projekty itd. zdążyłyby zapewne wypchać doszczętnie cały gmach przy Nowym Świecie od piwnic do dachu, gdyby... memorjałów tych nie używano na podpałkę czy też na inne praktyczne cele biurowe w Ministerstwie Komunikacji (dawniej Kolei).

Mija spokojnie rok za rokiem, zmieniają się ministrowie, zmieniają się dyrektorowie i naczelnicy, ale do gmachu przy Nowym Świecie, jakoś dotąd niemoże dotrzeć głos wzgardzonych, nękanych i maltretowanych pracowników kolejowych, o których prawa i obowiązki nie troszczył się dotąd poważnie żaden z władców polskiego kolejnictwa.

Każdy z nich zastawał na swojem biurku szereg spraw pierwszorzędnego znaczenia odłożonych do lepszej sposobności przez swego poprzednika. Jak każda nowa miotła — każdy obiecywał oczyścić w krótkim czasie Augjaszową stajnię i żaden obietnicy nie dotrzymywał.

Lista najważniejszych, a równocześnie i najbardziej zaniedbanych spraw znana już dobrze każdemu, kto tylko z kolejnictwem się zetknął.

Na pierwszym planie postawić należy sprawę pragmatyki służbowej. Pozwalamy sobie wątpić czy istnieje ktokolwiek, ktoby sobie zupełnie dokładnie zdawał sprawę z tego co właściwie obowiązuje dzisiaj w kolejnictwie, w tej dziedzinie. Austrjacka pragmatyka i parę pruskich ustaw urzędniczych i ogólno-niemiecka ustawa o urzędnikach i pruskie przepisy dyscyplinarne i ustawa rady regencyjnej i rosyjskie przepisy o służbie państwowej i pragmatyka p. Landsberga z bożej łaski władcy i ustawodawcy wileńskiego i przepisy „drogi“ warszawsko - wiedeńskiej, wprowadzono w dowód pogardy dla praworządności w drodze telegraficznej — no a na dodatek około tysiączki najrozmaitszych rozporządzeń, okólników i zarządzeń M. K. i Dyrekcyj, które przynajmniej tę jedną zaletę posiadają, iż są przeważnie tajne, są zatem w stanie doprowadzić do warjacji tylko przedstawicieli „władzy“, a dla osób postronnych są nieszkodliwe.

Pozatem istnieje jeszcze... ośm (o ile się nie mylimy) projektów pragmatyki, które świadczą o wytężonej i żmudnej pracy M. K. nad uporządkowaniem tego przemiłego ogrodu udręczeń i wieczystej męki kolejarzy. Leżą uporządkowane i posegregowane w najgłębszym zakątku ministerjalnego archiwum. Spoczywają w pokoju, a pilne i zapobiegliwe Ministerstwo odmawia nad niemi uroczyście „wieczne odpoczywanie“.

Życie tymczasem idzie swoim torem. Prawo starodawne, prawo czcigodne„ datujące się od czasów ś. p. Katarzyny II i Fryderyka Wielkiego, popstrzone rozlicznymi dodatkami, nowelami, zmianami i t. p., służyć ma za podstawę, na której pracownik kolejowy opiera swoje uprawnienia służbowe, służyć ma za wskazówkę dla administracji, w jaki sposób rządzić olbrzymią, bo dwustutysięczną rzeszą kolejarzy.. Oczywistą jest rzeczą, iż na tym zabagnionym do cna gruncie, żerują wszelkiego rodzaju pasożyty, żerują przeżytki dawnych czasów, czescy i austrjaccy urzędnicy, niedobitki ery samowładztwa i bezprawia.

Z oparów tego bagna wydobywa się smrodliwy „zaduch wschodu“, bezwzględnych i niczem nieskrępowanych metod rządzenia, którym bezprzykładny chaos ustaw i rozporządzeń nietylko nie przeszkadza, lecz owszem, pomaga i umożliwia unikanie wszelkiej kontroli i nadzoru.

Wśród pracowników kolejowych panują indyjskie stosunki. Kasty etatowych, nieetatowych, stałych, dziennie płatnych, nieetatowych niestałych dziennie płatnych, kontraktowych, płatnych, jak Bóg da, sezonowych, czasowych, utrzymywanych z kredytów osobowych, z kredytów rzeczowych, przyjmowanych z protekcji i wyrzucanych z powodu braku protekcji, redukowanych z wielu powodów, ukaranych jedną grupą i większą ilością grup, słowem cała wieża Babel, nieszczęsnych potomków Adama, z których żaden nie wie dlaczego i po co zalicza się do tej czy innej kategorji. Nad wszystkimi góruje kasta Brahminów, składająca się z kilkuset uświęconych i namaszczanych sowicie kilka razy w roku wysokiemi premjami i remuneracjami, kasta, która dorwawszy się do wielkiego ołtarza. mocna wzajemną spoistością i solidarnością, celebruje ów piekielny sabat czarownic, który trwa w kolejnictwie naszem już dziesiąty rok — niestety.

Czem różni się pracownik etatowy od stało-dziennego? Ma emeryturę tak samo jak etatowy, pracuje stale. tak jak i etatowy, obowiązki ma te same. — Jedynie tylko prawa ma mniejsze, jedyne tylko wyrzucić go można bez dochodzena, bez śledztwa — za wypowiedzeniem. Dlatego też gwoli swawoli rozwydrzonej administracji, wbrew słuszności i zdrowemu sensowi, utrzymuje się kastowy podział na grupy, dlatego „brahmini“ z M. K. walczą tak dzielnie i tak wytrwale o utrzymanie podziału, któremu brak wszelkiego uzasadnienia.

Orzecznictwo dyscyplinarne przedstawia również miły obraz chaosu i mozajkę przeróżnych przepisów, zwyczajów itd. Gdzieniegdzie niema go wcale, gdzieindziej jest i funkcjonuje nieźle (Małopolska), gdzieindziej znowu stało się trybunałem świętej inkwizycji i jest jak miecz Damoklesa. zawieszony nad głowami przeleknionych kolejarzy. Kary dowolne, jak tam sobie „sumienie“ sławetnych sędziów wykoncypuje. Czasem zwolnienie, czasem „wydalenie“, czasem „usunięcie“, jak tam komu ślina na język przyniesie. Tu „biorą“ normalnie po 2 grupy, tam tylko po jednej, ale za to częściej, tutaj degradują na czas ograniczony, a tam znowu na czas nieograniczony i t. d.

Procedura swoistego wymysłu. Dochodzenie bez udziału pracownika, wniosek srogi, prokurator dyscyplinarny, jak wielki inkwizytor, a sądzą pracowników pp. naczelnicy i inżynierowie itd., sądzą przedstawiciele administracji. I sądzą po domowemu. Świadków niema na rozprawie. Po co? Przesłuchiwała ich przecie administracja w cztery oczy. Obrońców fachowych prawników nie wolno przywoływać. Broni kolega. Trybunał słucha łaskawie. A potem wyrok. Pożal się Boże, jaki wyrok. Poczęty w „sumieniu sędziów“, ale bez oparcia o przepisy, bez uzasadnienia, wbrew przepisom, oparty na odczytanych z akt administracji protokółach. Rekurs do M. K. Wyższa Komisja, „na podstawie referatu przewodniczącego“ odrzuca, bo oskarżony nie przedłożył nowych dowodów. Jakgdyby błąd w sądzeniu tylko po przedłożeniu nowych dowodów, udowodnić się dawał, jakgdyby Duch Święty natchnął każdy komplet dyscyplinarny łaską nieomylności, jakoby Wyższa Komisja była wyłącznie aparatem

Wyjaśnienie.

W Nr. 2-gim czasopisma „Express Poranny“ z dnia 2 stycznia 1927 roku na stronie 3 ukazała się notatka p. t. „Maszyniści kolejowi stają do walki z klęską katastrof pociągów“.

Poczuwamy się do obowiązku stwierdzić niniejszym publicznie, iż z treścią notatki nie mamy nic wspólnego, że ani Zarząd Główny Zawodowego Związku Maszynistów, ani Redakcja „Maszynisty“, o umieszczenie tej notatki nie zabiegały, na jej treść nie wpływały, ani też Rerakcji „Expressu Porannego“ nie udzielały żadnych informacyj, wyjaśnień itd.

Z treści notatki można jedynie domyślać się, iż jest ona prawdopodobnie streszczeniem artykułu p. t. „Walka o wykonywanie przepisów“, zamieszczonego w Nr. 23 „Maszynisty z r. ubiegłego. Jednakże sposób, w jaki streszczenie to zostało wykonane, paczy zasadnicze myśli artykułu, a sama notatka zawiera wskutek tego ustępy, pod którymi Związek Maszynistów nigdy podpisu swego położyć nie może.

Prezydjum Z.Z.M. i Redakcja „Maszynisty“.

do zbierania „nowych dowodów“, nie zaś instancją odwoławczą w przedmiocie winy i kary.

To oczywiście, nie wszystko.

Pomoc lekarska „załatwia“ się również już od wielu lat. Jedna ustawa postanawia, iż ma być Kasa chorych dla kolejarzy, druga obdarza ich „urzędową“ pomocą lekarską. Karty porady, 25 proc. ceny lekarstw, aspiryna, jodyna, lekkie obuwie — rezultat „pomoc“ pomaga kolejarzom skutecznie do podróży w zaświaty, ale chorych nie leczy, bo idą do lekarzy prywatnych.

Poco mnożyć przykłady? Poco wspominać o takich ciekawych i tajemniczych sprawach, jak sławetna „reorganizacja“. Już wielokrotnie tryumfujące komunikaty zapowiadały, że w M. K. „wre gorączkowa praca“ nad reorganizacją. Dotąd z tej gorączkowej pracy niema ziaren, lecz same plewy w postaci papierowych elaboratów, zbytecznie, na śmiech i urągowisko ludzkie, drukowanych w Dzienniku Ustaw.

Poco wreszcie powracać do starego i bolesnego tematu: czyim kosztem, za cenę czyich łez i wyrzeczeń, za cenę czyjej nędzy, głodu i niedostatku „uzdrawia“ się kolejnictwo, buduje się nowe koleje węglowe, dotuje się wojsko itd. Poco przypominać, iż rośnie drożyzna, a kolejarze podwyżki poborów otrzymać nie mogą, poco przypominać, ile trudu i starań, i sił poświecono staraniom o poprawę bytu — bezskutecznie...

Czas mija, biegną lata, a kolejarze oczekują z niecierpliwością i utęsknieniem: kiedy wreszcie przypomni sobie M. K., że kolejnictwo nietylko z parowozów, węgla i smarów się składa, że nie wystarczy „uzdrawiać“ tabor i porządkować magazyny zasobów, że trzeba w pierwszym rzędzie i przedewszystkiem wyleczyć z głodu kolejarzy, „uzdrowić“ ich budżet domowy i uporządkować ich stosunki służbowe, a warunki pracy uregulować po ludzku, mądrze i sprawiedliwie!...

Rzeczy ciekawe.

Czy wiecie, że...

683 restauracyj, bufetów itp. przynosi kolejom 1.471.000 zł., tytułem dzierżawy, że 176 przechowalni bagaży, fryzjerni, straganów itp., płaci z tego tytułu 134.000 zł., że księgarnie kolejowe na maleńkiem terytorjum Wolnego Miasta Gdańska płacą 31.900 zł., a natomiast Towarzystwo księgarni kolejowych „Ruch“, które na każdej nieomal stacji posiada księgarnię, ma wyłączne prawo reklamy stacyjnej i wagonowej, wyłączność sprzedaży wyrobów tytoniowych i monopol na wydawnictwa kolejowe (rozkłady jazdy itd.), płaci zaledwie 82.080 zł. rocznie?

Czy wiecie, że...

płacicie za „karty porady“ (bjuletyny) 140.000 zł. rocznie, za leczenie w szpitalach kolejowych 209.000 zł., za lekarstwa z aptek kolejowych 82.500 zł.?

Czy wiecie, że...

koszt głównej naprawy parowozu w warsztatach kolejowych wynosi 26.800 zł., a za takąż naprawę parowozu w stoczni gdańskiej M. K. płaci 90.000 zł., koszt naprawy średniej w warsztacie wynosi 7.500 zł., a w stoczni gdańskiej 45.000 zł., koszt naprawy średniej wagonu osobowego wynosi w warsztatach 2.414 zł., a w stoczni gdańskiej 5.400 zł., naprawa główna zaś w innych warsztatach prywatnych 22.500 zł. Główna naprawa wagonu towarowego w warsztatach 791 zł., w stoczni gdańskiej 5.400 zł., w innych warsztatach prywatnych 3.200 zł., koszta rewizji wagonu towarowego w warsztatach kolejowych 315 zł., w warsztatach prywatnych 1000 zł.

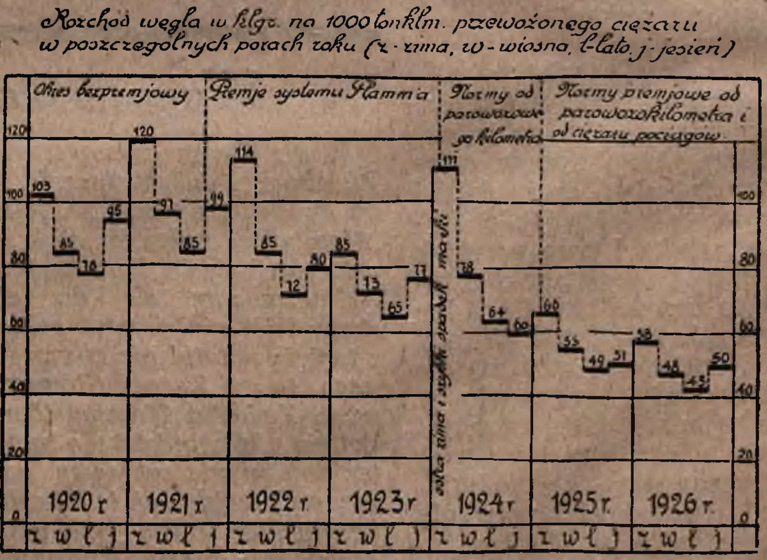
i że koleje mimo to przydzielają na rok 1927/8 stoczni gdańskiej 60 napraw głównych parowozów i 30 napraw średnich; 79 napraw głównych, 50 napraw średnich i 60 rewizyj wagonów osobowych i 800 napraw głównych wagonów towarowych, a ponadto innym firmom prywatnym 200 napraw głównych wag. osob., oraz 2000 napraw głównych i 1000 rewizyj wagonów towarowych, wyrzucają zatem w błoto olbrzymie sumy, a w dodatku dopłacają jeszcze 81 tys. złotych za koszty nadzoru?

Czy wiecie, że M. K. przeznacza w swoim budżecie zaledwie 1.600.000 tys. na budowę domów mieszkalnych dla kolejarzy, że za tę sumę mają być jedynie wykończone rozpoczęte budowle, a żadne nowe rozpoczynane nie będą, a równocześnie na inne cele inwestycyjne koleje przeznaczają aż 68 miljonów?

Czy wiecie, że Ministerstwo Spraw Wojskowych preliminuje w swoim budżecie 96.850 zł. na uzupełnienie serwisów stołowych i naczyń w kasynach oficerskich, 100.000 zł. pożyczki dla wojskowego zjednoczenia spożywczego 50.000 subwencyj na kooperatywy spożywcze — a Ministerstwo Komunikacji nie może się zdobyć ani na czyste prześcieradła dla drużyn pociągowych i parowozowych, mimo, że w sypialniach żerują pchły i pluskwy, a na popieranie spółdzielczości wśród kolejarzy nie daje ani grosza?..

Rezultaty premjowania węgla na parowozach Dyrekcji Warszawskiej.

Musimy przypomnieć sobie pierwsze lata po przejęciu kolei od okupantów: parowozy zastaliśmy rozbite, personel zapoznawał się dopiero z no-



wemi dla niego typami parowozów, a często i szlakami, wielu maszynistów nie znało naszego węgla i jego własności. Czas wojenny i stałe zaognienie strajkowe pogarszały jeszcze złe warunki pracy. W tych warunkach kwestja oszczędnego palenia stała na ostatnim planie.

Przedwojenne normy nie pasowały do niemieckich typów parowozowych z parą przegrzaną. Dla stworzenia nowych prawidłowych norm potrzebny był czas na zebranie potrzebnych liczb. To też jak widać na wykresie*) gospodarka węglowa na parowozach w roku 1921 gorzej się przedstawia, niż w tych samych sezonach w roku 1920, pomimo że rok 1921 był pierwszym rokiem pokojowym, a w r. 1920

*) Na wykresie podany jest rozchód, odniesiony do przewożonych ciężarów, bo one stanowią cel istnienia kolejnictwa. Rozchód podany jest według sezonów (z — zima, obejmuje: grudzień, styczeń, luty; l — lato: czerwiec, lipiec, sierpień; w — wiosna i j — jesień—miesiące pośrednie). Węgiel jest liczony w węglu grubym Dąbrowskim, spalanym na wszystkich parowozach wraz z manewrami, rezerwą i pogotowiem.

mieliśmy ciężką wojnę z najazdem bolszewickim. Rezultaty roku 1920 są znów gorsze, niż niepodanego tu rozchodu węgla w 1919 r. Coprawda liczby rozchodowe 1919 r. i 1920 r. są niepewne i nie obejmują dużych ilości węgla, nabieranego w sąsiednich dyrekcjach.

W latach tych nadawane były normy dorywcze i źle obliczone, a tem samem bezskuteczne. We wrześniu 1921 r. wprowadzony został najprostszy system premjowania, nazwany od jego inicjatora systemem Flamm'a. System ten może być nazwany poprostu konkursem: jeżeli grupa parowozów chodzi stale w jednym turnusie po jednakowych szlakach i wozi przeciętnie jednakowe ciężary, to zawsze połowa parowozów spali więcej węgla od przeciętnego rozchodu całej grupy, a druga połowa mniej.

Ta druga połowa otrzymuje za to w nagrodę premje Flamm'a. Oczywiście więcej dostaje ten, kto mniej spalił węgla.

Przeciętny rozchód każdej takiej grupy jest więc normą, o której się dowiadujemy dopiero po obliczeniu rozchodu. Można taką normę zwiększać o jakiś procent lub o jakąś stałą liczbę, zapowiedzianą zgóry, wtedy premje otrzymuje więcej niż połowa parowozów. Na wykresie widzimy, że premje Flamm'a zaczęły działać dopiero po upływie całego jesiennego kwartału 1921 r., gdyż jesień tego roku dała większy rozchód węgla, niż jesień 1920 r. ale za to w ciągu 2 lat (1922 i 1923) widzimy stopniowy spadek rozchodu w jednych i tych samych porach roku. Szczególnie wybitny spadek widzimy w najgorszym (każdorocznie) zimowym kwartale.

W zimie 1922 r. rozchodowano 114 klg. a w zimie 1923 r. już tylko 85 klg., t. j. tyle, ile rozchodowano w lecie 1921 r. przed wprowadzeniem premji Flamm'a.

Jak widzimy ten pierwotny system dał jednak dobry skutek, choć skutek ten zjawił się z kwartalnem opóźnieniem. To opóźnienie można objaśnić częściowo niedowierzaniem, częściowo apatją. Rezultaty w postaci gotówki zjawiły się dopiero po obliczeniu sum premjowych, t. j. w trzecim miesiącu i one dopiero stały się pobudką dla szerszego ogółu do stawania do konkursu. Jednocześnie i dla administracji w parowozowniach stały się one pobudką do większego nacisku na naprawę parowozów (zwłaszcza kotłów — tłoków i suwaków). Tak więc opóźnienie skutku objaśnia się prawem bezwładności.

Ruchome normy Flamm'a dały w zimie 1923 r. w porównaniu z zimą 1922 r. ogromną różnicę 114—85=29 klg. W następnych kwartałach różnice zmniejszają się stopniowo: w wiosennym kwartale 85—73=12 klg., w lecie 72—65=7 klg., na jesieni 80—77 = 3 klg.

System ten dał z siebie tylko to, co mógł dać. Więcej zaś dać nie mógł, bo ma w sobie jedną kardynalną wadę — jest tylko balonem co pływa sobie w powietrzu jednakowo dobrze na każdej wysokości ponad ziemią.

Jest on konkursem, który musi być stosowany jednakowo dla.... zajęcy i żółwi (o ile przenieść sprawę na grunt bajki). Przy takim konkursie za szybkość biegu mogłaby liczyć na premje połowa żółwi, ale jednocześnie tylko połowa zajęcy. Gorsza połowa zajęcy odejść musi z kwitkiem narówni z gorszą połową żółwi.

W ciągu tych dwóch lat system Flamm'a zrobił swoje, jak przysłowiowy murzyn. Więcej dać on nie mógł, więc uczyniono z nim, jak z owym murzynem. System ten dał pewne liczby rozchodowe przeciętne dla różnych miesięcy, dla różnych grup parowozowych, przebieganych przez nie met i dla różnych warunków, których obliczyć nie można. Do takich nie dających się naprzód obliczyć warunków należy różny stan parowozów, różna umiejętność i staranność drużyn, różna gospodarka w składach opału i różny stopień nadużyć z węglem. Są to warunki bardzo poważne, z których tylko jeden (lub dwa) zależeć mogą od drużyny parowozowej, a zatem pozostałe muszą być uwzględnione w wydawanych normach, aby nie wywoływać zniechęcenia.

System Flamm'a dostarczył materjału dla określenia stałych norm premjowych od parowozowego kilometra.

Przy wprowadzaniu tych norm od 1 I. 1924 r. widzimy na wykresie ogromny skok rozchodu w górę. Przyczyniły się do tego nie tylko wyjątkowe zamiecie śnieżne (szczególniej w styczniu 1924 r.) ale w równej mierze i państwowa drukarnia marek polskich. (Wtedy przypuszczano, że ona otworzy tanim kosztem — bez podatków — upusty dla manny niebieskiej). Za szybkim spadkiem marki nie podążało podnoszenie stawek premjowych i w rezultacie w trzecim miesiącu po zrobieniu oszczędności (jako w miesiącu wypłaty) kwoty premjowe topniały do zera.

Oczywiście nie działało to zachęcająco.

Pomimo zwaloryzowania marki i wprowadzenia złotego, prawo bezwładności rozciąga tę apatję jeszcze na wiosnę 1924 r.. ale już lato 1924 r. daje rozchód o 65—64=1 klg. mniejszy od lata 1923, a jesień 1924 r. daje nawet mniejszy rozchód węgla, niż sezon letni. Stałe normy zmniejszyły w dalszym ciągu rozchód węgla na jesieni 1924 r. w porównaniu z jesienią 1923 r., w której dogorywał system Flamm'a o 77—60=17 klg.

Jednak nadawanie norm od parowozowego kilometra jest przeciwne istotnemu zadaniu kolejnictwa, dla którego treść istnienia i opłacalności się leży w przewozie ciężarów i pasażerów, a nie w robieniu manewrów, trzymaniu rezerwy, pogotowia lub w przejazdach luzem. Są to tylko czynności pomocnicze częściowo tylko niezbędne, jako zło konieczne. Normy od parowozowego kilometra dawały większe premje tym parowozom, co miały więcej tych nieprodukcyjnych przebiegów, a także tym, które woziły jaknajmniejsze ciężary. Premje te mimowoli protegowały parowozy leniwe — lub spekulacyjne, podczas gdy pracowite parowozy (nawet w dobrym stanie) mogły dawać przepały. Niepodobna jednak stwierdzić doświadczalnie, ile węgla podczas prowadzenia pociągu parowóz rozchoduje na samego siebie, a ile na wagony. Przy jeździe luzem jest zupełnie inna sprawność maszyny i kotła aniżeli w pociągu, a do tego dochodzi spalanie węgla na wszystkich postojach.

Wobec tego można tylko drogą obrachunku oddzielić rozchód na parowóz i na wagony na podstawie obliczonych oporów parowozu i wagonów na różnych szlakach przy różnej częstości zatrzymywania pociągów, przy różnem natężeniu pracy parowozu w ciągu doby i t. p.

Tak teoretycznie obliczone i oddzielone normy rozchodowe na sam parowóz i na ciężar muszą być uzupełnione dla każdej grupy parowozowej przez pewien miejscowy spółczynnik przeciętnego stanu parowozów, umiejętności i staranności drużyn i t. d.

Oddzielne normy na sam parowóz i na ciężar, wprowadzone od 1 stycznia 1925 r. w ciągu dwóch lat zmniejszały stopniowo w dalszym ciągu rozchód węgla. Na wykresie widzimy, że w każdym sezonie 1926 r. rozchoduje się prawie zupełnie ściśle już tylko połowa tego węgla, jaka się rozchodowała w tych samych sezonach 1921 r.

Przeciętna liczba rozchodu węgla w 1926 r. wynosi już tylko 50 klg. na 1000 tonn klm. przewożonego ciężaru, podczas gdy w ostatnim bezpremjowym 1921 r. rozchodowaliśmy 100 klg., t. j. ściśle 2 razy więcej takiego samego węgla.

Dla osiągnięcia takiego rezultatu należało premjować:

a) drużyny parowozowe — za staranność i umiejętność.

b) administrację linjową — za podniesienie stanu parowozów i tępienie nadużyć..

c) kolejkowych i stróży, za ochronę węgla od kradzieży.

Od bezpośredniego udziału w rezultatach premjowania może być wykluczona ta administracja dyrekcyjna i ministerjalna, która nadaje normy i uzależnia je od warunków pracy. Z tego jednak nie można robić

Druk dalszego ciągu artykułu p. t. „Budżet Kolei na rok 1927/8 a poprawa bytu prac. kolej.“ wstrzymaliśmy aż do wydania poprawek komisji budżetowej Sejmu, ponieważ dokonane przez komisję poważne zmiany zmuszają autora do rewizji niektórych cyfr i tez artykułu.

REDAKCJA.

(demagogicznego) wniosku, aby otrzymywane przez tę administrację półroczne tantjemy za uwidocznione dobre rezultaty gospodarcze wydawane były niesłusznie, gdyż tylko trafnie obliczone normy i dobrze zbudowane przepisy premjowe dać mogą dodatnie rezultaty (nietrafne normy z lat 1919 i 1920 nie dały żadnych rezultatów).

Pozatem zmniejszenie rozchodu węgla w stosunku do przewożonych ciężarów jest rezultatem nietylko premjowania węgla i polepszenia stanu parowozów wogóle ale poważny wpływ odegrały tu inne czynniki, zależne od zwierzchniej administracji:

1) Wprowadzenie nowych ciężkich parowozów z dużemi paleniskami, które dają większą sprawność kotła, aniżeli parowozy z małem polem rusztu.

Zamiast parowozów Tp 4 z małym rusztem (2,6 m²*) które mogły ciągnąć składy o ciężarze 12,5 razy większym od ciężaru parowozu, wprowadzone zostały parowozy Tr 21 z rusztem 4,2 m, przewożące składy 13,5 razy cięższe, i parowozy Ty 23 z rusztem 4,5 m², które mogłyby wozić składy prawie 15 razy cięższe od wagi własnej, gdyby nie stała na przeszkodzie wytrzymałość łączników i względy ruchowe i mijankowe. Parowozy Ty 23 i Tr 21 rozchodują 26 klg. węgla na 1000 tonno klm., podczas gdy parowozy Tp 4 w tych samych warunkach 31 klg. — o 20 proc. więcej.

2) Zamiana w miarę możności w pracy pociągowej parowozów z parą nasyconą, parowozami z parą przegrzaną, albo też parowozów bliźniaczych — sprzężonemi. To zaoszczędzało różnie od 10 proc. do 30 proc.

Pozatem zamiana na manewrach parowozów nieodpowiednich — odpowiedniejszemi. Naprz. na ciężkich manewrach stacji Sk. zamiana lekkich przeciążonych parowozów tankowych znacznie cięższemi parowozami Tp I zmniejszyła rozchód węgla na godzinę manewrów około 15 procent (większe cylindry, mniejsze napełnienie ich, lepsze rozprężanie pary i mniejsze ślizganie).

3) Uporządkowanie w miarę możności gospodarki w składach opałowych (dynamometry, wydzielenie sortymentów węgla i t. p.) Tu jest jeszcze sporo do zrobienia, a zwłaszcza uszlachetnianie gorszych gatunków węgla i przydział ich na odpowiednie parowozy w odpowiedniej pracy, oraz ustalenie węgla według kopalń i sortymentów.

4) Wprowadzanie ulepszeń technicznych: sklepień paleniskowych, stosowanych prawie na wszystkich parowozach, inżektorów, pracujących parą odlotową, które na parowozach w Cz. dają około 7 procent oszczędności, zapoczątkowana walka z dymem (dobre spalanie części lotnych węgla dać może 10 procent oszczędności na wielu parowozach) i t. p.

5) Zmniejszanie przez służbę ruchu nieprodukcyjnych postojów i nieprodukcyjnego przez to spalania węgla, a zależnie od tego wydłużanie met przebiegowych. Wprowadzone premje przetokowe dla służby ruchu i drużyn parowozowych zmniejszyły na P. K. P. w ciągu ostatnich dwóch lat nieprodukcyjne godziny postoju, przeliczone na przebieg, z 31 proc. na 24 proc. ogólnego przebiegu. Ogólna ilość węgla spalonego na manewrach, znacznie się zmniejszyła, a to zmniejszyło ogólny rozchód na 1000 tn klm. ciężaru. Oczywiście, że takiego rezultatu nie dałby żaden ryczałt.

Jest jeszcze nieuregulowana bolączka — marnowanie godzin pracy parowozów i drużyn w ruchu towarowym, a w związku z tem marnowanie węgla, spalanego na postojach. Na dalekich metach czynne parowozy towarowe są w dyspozycji ruchu do 19 godzin na dobę i robią do 170 — 180 klm., t. j. około 9 — 10 klm. na godzinę. Na krótkich metach — naprz. w Zagłębiu parowozy są w rozporządzeniu ruchu 18 — 19 godzin na dobę i robią 50 — 80 klm. t. j. 3 — 4 klm. na godzinę (przy szybkości na szlaku 25 — 30 klm.)

W związku z tem, nie licząc przeciążenia drużyn służbą, dużo węgla spala się nieprodukcyjnie. W Zagłębiu naprzykład na 1000 tnklm. przewożonego ładunku wypada 47 klg na parowozach Tr 21, gdy na tych samych parowozach na dalekich metach tylko 26 klg. nawet przy 10 klm. szybkości w godzinach rozporządzalnych służby ruchu.

Poprawić trwale taką złą gospodarkę ruchową mogą oczywiście tylko premje dla służby ruchu za zwiększenie przeciętnej szybkości pociągów, t. j. wraz z postojami na stacjach. Niestety prowadzona od kilku lat propaganda takich premjów napotyka na jakieś przeszkody czy niezrozumienie.

Wracając jednak do premjowania wypada poruszyć jedną kwestję, która musi być należycie uregulowana. Wydatek premjowy ograniczony został do 18 zł. na 1000 parowozoklm.. (z czego około 16 zł. dla drużyny parowozowej) a stawka za zaoszczędzoną tonnę węgla ustaloną została dla drużyny na 8 zł.

Wobec tego na każde 1000 parowozoklm. można płacić za zaoszczędzenie 16:8 = 2 tonn węgla, czyli należy wyznaczać naprzód takie normy rozchodowe, które mogą przewyższać spodziewany na 1000 parowozoklm. rozchód węgla tylko o 2 tonny. Jeżeli rozchód ten wynosić może 24 tonny, to normy nie mogą przekraczać 24 + 2 = 26 tonny (dla całej Dyrekcji i dla całego roku).

Przy takiej normie na otrzymanie premij może liczyć tylko 60 — 70 procent parowozów i drużyn (przy obecnych dość znacznych różnicach w stanie parowozów, umiejętności drużyn i t. d.) Jest to procent nieco zamały. W takich warunkach lepiej byłoby, aby stawka była zniżona naprzykład do 4 zł. wtedy normy mogłyby być podniesione o 16:4 = 4 tonny, t. j. do wysokości 24 + 4=28 tonn na 1000 parowozoklm, (co odpowiednio zwiększyłoby normy na ciężar i na sam parowóz dla wszystkich grup i sezonów).

Przy takiej przeciętnej normie na otrzymanie premji mogłoby liczyć 90 do 100 procent parowozów i drużyn, o ile nie brać pod uwagę wyjątkowo złej gospodarki. Chociaż stawka za tonnę zaoszczędzonego węgla byłaby 2 razy niższa, ale przy wysokiej normie ilość zaoszczędzonego węgla liczona byłaby o 2 tonny więcej, niż obecnie, co kompensowałoby zniżoną stawkę.

Przy wysokiej i nietykalnej stawce na zaoszczędzoną tonnę węgla i ogranizonym kredycie, normy muszą być niskie, a przy niskich normach każde pogorszenie pogody, węgla *) i warunków pracy, daje łatwo przepał na przeciętnym parowozie i wprowadza zniechęcenie.

Obecnie od 1.I. 1927 r. wyznaczona jest przez M. K. dla Dyrekcji Warszawskiej roczna norma rozchodowa 56 klg. węgla na 1000 tonnklm. (dla innych Dyrekcyj są inne normy, zależne od terenu, udziału ruchu towarowego itd.). Premjowana zaś będzie cała zrobiona oszczędność poniżej tej normy przy niezmienionej stawce 8 zł. dla drużyny od zaoszczędzonej tonny.

Obecnie więc niema zeszłorocznego ograniczenia kredytu, a wyznaczona norma 56 klg. pozwala na dość poważne zwiększenie naszych norm sezonowych i grupowych.

Pozatem przejdziemy wkrótce na normy i wpłaty kwartalne.

Widzimy, że system premjowania (jak wszystko na świecie) rozwija się i ulepsza **stopniowo.** Z powijaków Flamm'a przeszedł on obecnie w stan dojrzalszy i powinien być uzupełniony premjami ruchowemi. O ile przedwcześnie nie zwapnieją mu arterje i mózg — rokuje on dobre nadzieje na przyszłość.

Inż. St. Felsz.

*) m² oznacza metry kwadratowe.

*) Pogorszenie gatunku, przydzielonego Dyrekcji Warszawskiej, węgla idzie zbyt dużemi krokami dla nieprzystosowanych odpowiednio palenisk parowozowych. Na grudzień 1926 r. otrzymano już tylko około 40 proc. grubszego węgla Dąbrowskiego, natomiast około 25 proc. węgla Krakowskiego, wymagającego częstego oczyszczania paleniska (a więc okien wywrotkowych w rusztach) i nieodpowiedniego dla parowozów z małemi paleniskami, pracującemi z dużem natężeniem rusztu (a więc dla niemieckich typów parowozów Tp, Ok, w cięższych pociągach osobowych i tranzytowych na dalekich metach, zwłaszcza w porze zimowej.

ŻYCIE ZWIĄZKOWE.

KIELCE.

Zjazd Okręgowy. — W dniu 5 listopada 1926 roku zwołany został z inicjatywy Zarządu Okręgowego zjazd delegatów kół miejscowych Okręgu Radomskiego.

Zjazd odbył się w Kielcach przy ul. Orlej 4, przy współudziale przedstawicieli znacznej większości kół okręgu radomskiego, ponadto sala była wypełniona kolegami z Kielc oraz sąsiednich parowozowni.

Z ramienia Prezydjum Związku uczestniczyli: prezes Związku kol. Majlich, i wice-prezes Związku kol. Borkowski.

Po wyborze komisji mandatowej, w skład której weszli koledzy: Nieradzki — Skarżysko, Witkowski — Chełm, Żochowski — Lublin, i po odczytaniu protokułu z poprzedniego zjazdu odbytego w Lublinie przystąpiono do trzeciego punktu obrad, mianowicie do sprawozdań członków Zarządu i Komisji Rewizyjnej.

Pierwszy zabrał głos prezes zarządu okręgowego kol. Żeber.—Mówca zaznaczył że zarząd okręgowy ustawicznie zabiegał o poprawę bytu swych członków.

Na ogólną cyfrę 834 interwencyj pomyślnie załatwionych zostało 75 procent. Jednakże wiele spraw i to bardzo ważnych i dotkliwie krzywdzących pracowników drużyn parowozowych nie zostało załatwione, dzięki nieprzychylnemu stanowisku władz, które ustawicznie zasłaniały się brakiem funduszów na urzeczywistnienie postulatów. W nich w pierwszym rzędzie należy wymienić niezałatwioną sprawę awansów i przeszeregowań, oraz nieuzyskanie zwrotu utaconych kategoryj płacy, które zostały obniżone przez Komisję Dyscyplinarną.

Sekretarz kol. Michniewski, obszernie omówił pracę sekretarjatu, przytaczając wiele cyfr z jego działalności.

Wymienimy tu najważniejsze: korespondencji wpłynęło do Okręgu w czasie ubiegłej kadencji 576, z tego załatwiono 359, w rozprawach Komisyj Dyscyplinarnych uczestniczono 10, w dochodzeniach służbowych 5, Komisjach kwalifikacyjnych 5 razy. Do Dyrekcji wyjeżdżano 58 razy, w zebraniach kół członkowie zarządu brali udział 25 razy.

Skarbnik kol. Olszak, przedstawił dokładny bilans kasy. Po stronie dochodów figuruje suma 6049 zł. 59 gr., w rozchodzie 5978 zł. 28 gr., pozostałość 71 zł. 31 gr.

Wniosek Komisji Rewizyjnej zgłoszony przez kol. Nieradzkiego, o udzielenie ustępującemu zarządowi absolutorjum, uchwalono. —

W dłuższem przemówieniu prezes Związku kol. Majlich omówił położenie materjalne drużyn parowozowych. Mówca zaznajomił zebranych z historją powstania i istnienia Bloku Pracowników Związków Komunikacyjnych, który objął wszystkie kategorje pracowników, gdyż to jest niezbędną koniecznością do osiągnięcia poprawy bytu, co obecnie, wobec bardzo nieprzychylnego stanowiska rządu, musi być bardzo silnie podkreślane.

Następnie kol. Borkowski, zaznaczył, że Zarząd Okręgowy zamało poświęcił energji sprawie etatów i awansów, gdyż we właściwym czasie winien był zająć się przypilnowaniem zarządzenia M. K., aby Dyrekcje zwróciły zmniejszone grupy uposażenia.

W dyskusji przemawiali: kol. kol. Gorczyński, Wasilewski, Kowalski, Jarno, Woźniakiewicz, Koperski, i wielu innych.

Następnie przystąpiono do wyboru nowego Zarządu Okręgowego, w skład którego powołanto kolegów:

Na prezesa Okręgu kol. Żebra z par. Kielce, na I wice-prezesa kol. Gorczyńskiego Stanisława z parow. Kowel; na II wiceprezesa kol. Pęcikiewicza z par. Skarżysko.

Na sekretarza powołano kol. Michniewskiego z par. Kielce, na skarbnika Olszaka Stanisława z par. Kielce. Na przewodniczącego sekcji dyspozytorów kol. Steimaszewskiego z par. Kielce.

Do Komisji Rewizyjnej powołano kolegów: Nieradzkiego z par. Skarżysko, Orlikowskiego z par. Skarżysko, Kowalskiego z par. Strzemieszyce.

KRAKÓW.

Zjazd Okręgowy. — W dniu 4 stycznia b. r. odbył się w Krakowie zjazd delegatów Kół okręgu krakowskiego.

Na zjazd przybyli przedstawiciele kół: z koła Kraków — kol. Kotlarski z koła Kraków—Płaszów, Weresz, z koła Tarnów kol. Cesarz, z koła Dębica — kol. Kula, z koła Rzeszów — kol. Proczkowski, z koła Jasło kol. Czak, z koła Nowy Sącz — kol. Bielczyk, z koła Żywiec kol. Obtułowicz, z koła Dziedzice kol. Kamiński, z koła Oświęcim kol. Sofka, z koła Trzebinia kol. Kokesz, z koła Szczakowa kol. Werys, z koła Jaworzów kol. Studencki. Ponadto sala przepełniona była członkami kół z Krakowa i sąsiednich kół miejscowych.

Zjazd zagaił prezes okręgu kol. Spyt, składając jednocześnie zebranym członkom Życzenia Noworoczne, poczem odczytał pisma i telegramy, które zostały nadesłane z kół, z życzeniami noworocznemi dla Zarządu Okręgowego.

Następnie kol. Spyt złożył sprawozdanie z działalności Zarządu, za ostatni kwartał ubiegłego roku, oraz omówił zabiegi Prezydjum nad poprawą bytu, które przedsięwzięło akcie tak na terenie Sejmu, jak również w Ministerstwach Komunikacji i Skarbu.

Mówca zaznaczył, że wystąpienia te nie znalazły należytego zrozumienia u miarodajnych czynników, wobec tego poprawa bytu drużyn parowozowych, poza przyznaniem 10 procent dodatku nie posunęła się naprzód, gdyż do tej pory mimo przyrzeczeń M. K., nie zrobiono nic aby zmienić wynagrodzenie uboczne; sprawa ubrań służbowych nie ma widoków pomyślnego załatwienia.

Również i los ustawy emerytalnej jest nieznany i nie wiadomo, kiedy ta nadzwyczaj ważna kwestja, zostanie w myśl postulatów drużyn parowozowych załatwiona.

W dyskusji przemawiało szereg kolegów, którzy poddali wyczerpującej krytyce ustosunkowanie władz kolejowych do postulatów pracowników.

Wszyscy jednogłośnie stwierdzili, że położenie materjalne jest beznadziejne, przeto domagają się od Prezydjum stanowczych posunięć, nie wyłączając walki czynnej.

W rezolucji uchwalono domagać się:

a) uruchomienia mnożnej i dostosowania jej do wzrostu drożyzny.

b) podwyższenia godzinowego do uprzedniej wysokości.

c) przywrócenia bezpłatnego obdzielania maszynistów ubraniem służbowem.

d) wydania ustawy emerytalnej z policzeniem służby na parowozie w stosunku roku — za półtora.

W-WA GDAŃSKA.

Walne Zebranie Koła. W dniu 13.I. 1927 r. odbyło się walne zebranie koła. Zebraniu przewodniczył kol. Raczyński, sekretarzował kol. Kozak.

Z ramienia Prezydjum uczestniczył kol. Borkowski, z ramienia Zarz. Okręg. kol. Jaworski.

Kol. Borkowski zreferował projekt Kasy Odpraw Emerytalnych, omawiając obszernie punkt po punkcie.

W dyskusji przemawiali koledzy: Kozak, Czyżewski, Protakiewicz, Pietrzak, Dąża.

Po udzieleniu wyjaśnień przez kol. Borkowskiego w sprawie zgłoszonych wątpliwości, uchwalono jednomyślnie następującą rezolucję: Zebrani akceptują obecny projekt K.O.E. pod warunkiem, że VIII Walny Zjazd takowy ulepszy, uwzględniając rzeczywiste potrzeby, które mogą się w przyszłości wyłonić.

Kol. Borkowski wygłosił ponadto referat w sprawie poprawy bytu.

Koledzy w dyskusji stwierdzili, że w znacznej mierze sami przyczynili się do obcięcia poborów ubocznych,

gdyż nie przestrzegali 8-mio godz. dnia pracy, co niestety i obecnie nie jest przestrzegane, i dlatego administracja zmusza innych do nadmiernej pracy.

Kol. Jaworski zreferował działalność Okr. Warszawskiego, w sprawie awansów, których część uzyskano od 1 października 26 r., a także około 80 awansów ma być podpisanych z dniem 1 stycznia 1927 roku.

Sprawa zdegradowanych znajduje się w toku załatwienia przez Okręg, o rezultacie akcji zostaną koledzy poinformowani.

Omówienie i należyte załatwienie sprawy turnusów odłożono do następnego walnego zebrania koła.

KORESPONDENCJE.

BARANOWICZE.

Jak w Dyrekcji Wileńskiej wypłacają djety delegacyjne. Dn. 8 sierpnia r.z. dwie drużyny z parowozowni Baranowicze, na czele z instruktorem, zostały oddelegowane do parowozowni Zajączkowo, koło Tczewa, dyr. Gdańskiej, dla przyjęcia dwóch parowozów Tp 4, Nr. Nr. 92 i 299.

Parowozy przyprowadzono w należytem porządku, karty delegacyjne oddano do kancelarji parow. Baranowicze, które takowa w dniu 13, 16 i 18 sierpnia za numerem 6437, 6508 i 6562, odesłała do Oddziału Mechanicznego w Brześciu. Jednakże minął sierpień, wrzesień, październik, a pieniądze nie nadchodziły.

Na skutek pism do M. D. Baranowicze, oraz pisma Zarządu koła miejscowego w Baranowiczach do Oddziału Mechanicznego w Brześciu, otrzymano pismo, którego odpis posiadamy, w którem w kilku słowach stwierdzono: „Delegacyjne już wypłacone". — Mija jednakże pierwszy i piętnasty listopada, a pieniędzy, jak niema, tak niema.

Dowiadujemy się, że p. referent Zingier i inni, odsyłali dwukrotnie te karty z Brześcia, do Baranowicz i z powrotem.

Jednem słowem, dzięki bezmyślnemu załatwianiu kawałków, karty przebyły dłuższą drogę aniżeli te dwie drużyny, które z Zajączkowa przeprowadzały parowozy do Baranowicz. Fakt mówi sam za siebie, komentarze są tu zbyteczne.

ŁÓDŹ.

Szykanowanie drużyn parowozowych. Zarząd parowozowni Łódź-Kaliska zmusza tamtejsze drużyny parowozowe do systematycznego przekraczania ustawowego czasu pracy. W ostatnich czasach niektóre drużyny wykazują nawet po 340 godzin pracy w miesiącu.

Dzieje się to wszystko wbrew woli i mimo energicznych sprzeciwów drużyn, jedynie dzięki brutalnemu i bezwzględnemu naciskowi ze strony administracji. Niejednokrotnie zdarza się, iż maszynista, powróciwszy z pracy, trwającej 18 godzin bez przerwy, po pięciogodzinnym zaledwie wypoczynku, otrzymuje wezwanie do natychmiastowego objęcia służby. Jeśli zaprotestuje, tłumacząc się zmęczeniem i niewyspaniem, spotyka go natychmiast kara w postaci przydzielenia na przetok. Nie pomagają ani prośby, ani interwencje miejscowego koła Z.Z.M., nie pomaga wskazywanie na groźne niebezpieczeństwa, które stąd wynikają dla ruchu. P. nacz. Wciślicki lekceważy wszystkie argumenty, nie dba ani o obowiązujące ustawy, ani o interes służby, który przez używanie do pracy przemęczonych drużyn, jest poważnie zagrożony. Z obawą oczekujemy chwili, w której taki system stanie się powodem jakiejś katastrofy. Ciekawi jesteśmy, czy p. nacz. Wciślicki weźmie odpowiedzialność na siebie, gdy zmęczony i wyczerpany maszynista spowoduje katastrofę?

Zwracamy się tą drogą do D. K. P. w Warszawie, aby zbadała dokładnie praktyki p. naczelnika i spowodowała go do przestrzegania obowiązujących przepisów. Szykany wobec drużyn parowozowych, które korzystają z swoich praw, muszą bezwarunkowo ustać i to natychmiast, w przeciwnym razie, zajmiemy się p. Wciślickim ponownie i w sposób bardziej przekonywujący.

KIWERCE.

Zachowanie się p. Fiszera. Kilkakrotnie już w korespondencji, nadsyłanej z kół i okręgów, piętnowaliśmy postępowanie niektórych urzędników P. K. P. w stosunku do swych podwładnych.

O ile kwestje te w zachodnich okręgach mają sporadyczne miejsce, o tyle stosunki we wschodnich naszych ośrodkach organizacyjnych pozostawiają wiele do życzenia.

Mamy do zakomunikowania świeży fakt. Oto na stacji Kiwerce wypłacanie godzinowo - kilometrowego, chronicznie zostaje opóźniane na kilka, a nawet kilkanaście dni. Gdy prezes miejscowego koła Z. Z. M. zwrócił się do zawiadowcy stacji, p. Fiszera, z interwencją usunięcia tej anomalji tenże przyjął go potokiem słów, które w żadnym wypadku nie nadają się do powtórzenia.

Podobne zachowanie się towarzyskie i służbowe, człowieka, który, jak pan Fiszer, reprezentuje w Kiwercach władze kolejowe, wywołało ogólne oburzenie i poruszenie.

Fakt ten podajemy do wiadomości dlatego, aby ogół kolegów p. Fiszera, zawstydzony postępowaniem tegoż, odpowiednio na nie zareagował.

Samego zaś p. Fiszera uprzedzamy, że powtórzenie podobnego zachowania się wobec zorganizowanych pracowników, sprowadzić nań może, bardzo niepożądane skutki.

KRONIKA.

ŚMIERĆ NA POSTERUNKU.

Ostatni dzień ubiegłego roku i pierwszy bieżącego, zapisały się śmiercią tragiczną naszych dwóch kolegów— członków Z. Z. M.: ś. p. Trzebiatowskiego Jana z koła m. Kościerzyna i ś. p. Rychlewskiego Alojzego z koła m. Tarnopol.

Ś. p. Trzebiatowski Jan zginął tragiczną śmiercią, w katastrofie pod stacją Sierakowice w dniu 31 grudnia 1926 roku o godz. 19-ej.

Ś. p. Rychlewski Alojzy zginął śmiercią tragiczną w dniu 1 stycznia 1927 roku o godz. 11 m. 50, przeżywszy lat 41.

Obaj padli na posterunku pracy, którą z całą sumiennością pełnili.

Cześć ich pamięci!

ZAMIANA.

Pom. maszyn. parow. Poznań, Marjan Hobler, zamieni swe miejsce służbowe z kolego z D. K. P. Lwów, jakiejkolwiek parowozowni.

Reflektanci zgłoszą się pisemnie pod adresem: Marjan Hobler, Poznań, ul. Fabryczna 14. — I p.

Mieszkanie zapewnione.

Pomocnik maszynisty I kl. par. Kutno Stefan Targowski, zamietni swe miejsce z kolegami najchętniej z parow. Sosnowice, Czestochowa, Kielce, Siedlce, Łódź, Skarżysko, Sarny, Kowel, Zdołbunów, Przemyśl, Nowy Zagórz, Brześć Litewski.

Życzący zamiany, zgłoszą się listownie do Koła miejscowego w Kutnie.

Wydawca: Zaw. Zw. Maszyn. Kolej. Red. odpow.: Henryk Sommerfeldt.

Zakłady Drukarskie F. Wyszyński i S-ka Warszawa, Warecka 15.